Grain Transportation Agency

1991-92 Estimates

Part III

Expenditure Plan

91-03449/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1991

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1992-III-75
ISBN 0-660-56318-5

1991-92 Estimates

Part III

Grain Transportation Agency

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the needs of its various audiences.

This plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective as well as performance information that forms the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by Details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents as well as to aid in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1991-92 4
B. Use of 1989-90 Authorities 5

Section 1
Program Overview

A. Plans for 1991-92 and Recent Performance 6
1. Highlights 6
2. Financial Summaries 8

B. Background 10
1. Introduction 10
2. Legal Mandate 10
3. Program Objective 11
4. Program Description 11
5. Program Organization for Delivery 11

C. Planning Perspective 12
1. External Factors Influencing the Program 12

D. Program Performance Information 13
1. Operations 13
2. Planning 17
3. Special Projects 18
4. Senior Grain Transportation Committee Secretariat 20

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources 21
1. Financial Requirement by Object 21
2. Personnel Requirements 22
3. Transfer Payments 24
4. Net Cost of Program 24

B. Car Allocation Process 25
C. Senior Grain Transportation Committee Members 26
D. Western Grain Transportation Act Statutory Grains 27

Topical Index 28

Details of Spending Authorities

A. Authorities for 1991-92 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	**1991-92 Main Estimates**	1990-91 Main Estimates
	Grain Transportation Agency Administrator		
55	Program expenditures	**6,420**	6,085
(S)	Contributions to employee benefit plans	**245**	240
	Total Agency	**6,665**	6,325

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	**1991-92 Main Estimates**
	Grain Transportation Agency Administrator	
55	Grain Transportation Agency Administrator - Program expenditures and Contributions	**6,420,000**

Program by Activities

(thousands of dollars)	1991-92 Main Estimates					
	Authorized person-years*	Budgetary			**Total**	1990-91 Main Estimates
		Operating	Capital	Transfer Payments		
Grain Transportation Transportation Agency Administrator	30	3,089	100	3,476	**6,665**	6,325
1990-91 Authorized person-years	30					

* See Figure 7, Page 22 for additional information on person-years.

B. Use of 1989-90 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available For Use	**Actual Use**
	Grain Transportation Agency Administrator			
65	Operating expenditures	3,102,000	2,102,000	**2,373,294**
70	Contributions	1,432,000	2,432,000	**1,500,800**
(S)	Contributions to employee benefit plans	224,000	224,000	**224,000**
	Total Program - Budgetary	4,758,000	5,758,000	**4,098,094**

Section I
Program Overview

A. Plans for 1991-92 and Recent Performance

1. Highlights

- **National Agri-Food Policy Review:** The GTA will participate in the implementation of a grain handling and transportation efficiency measures package identified through the Agri-Food Policy Review. The Deputy Administrator chaired a subcommittee on efficiencies and two staff members were part of a technical committee to develop specific efficiency proposals for consultation with industry (see page 17).

- **Communications:** Communications initiatives will continue to target producer awareness of high cost branch lines and alternatives available for lower cost services. These activities will augment the brochure and video produced in fiscal year 1989-90 on the same subject (see page 18).

- **Unload Agreement:** A railway unload agreement will be developed for the port of Vancouver to ensure the efficient unloading of rail cars at port position. It is similar to the one currently in effect at Thunder Bay, which was finalized in 1989-90 (see page 15).

- **System Capacity Analysis:** A rail car capacity report will be undertaken as part of the GTA's continuing analysis of system capacity. The report will project rail car capacity and requirements five years into the future (see page 18).

- **System Improvement Reserve:** Alternate service programs were implemented on eight high cost branch lines. This means the System Improvement Reserve (SIR) budget is now fully committed (see page 19).

- **Alternate Service Survey:** The Minister of Transport requested that the Senior Grain Transportation Committee (SGTC) commission a survey of producer reaction to alternate service programs. It revealed that 75 per cent of those in producer trucking programs and 79 per cent of those in off-track elevator programs are satisfied with their alternate service.

- **Alternate Use Agreements:** A new agreement was signed permitting CN and CP Rail to use a portion of the government hopper car fleet for the movement of potash to the West Coast and grain into Eastern Canada and the United States in fiscal year 1990-91. This is similar to agreements signed in fiscal year 1989-90 (see page 16).

- **Rye and Flax Car Allocations:** Unusually low movement volumes made the 1989-90 crop year an inadequate mode to assess the new system, so the trial period for shipper/carrier negotiated car allocations was extended to the 1990-91 crop year (see page 16).

- **Short Line Railway Study:** The study was conducted by the University of Manitoba's Transport Institute in conjunction with the Upper Great Plains Transportation Institute. It compared the experience of short line railways in the United States with that in Canada (see page 18).

- **West Coast Capacity Study:** A study has been undertaken to assess the throughput capacity at the West Coast ports. The results will cite potential efficiencies to improve port throughput as well as potential demand (see page 18).

- **Rail Car Utilization Study:** Conducted in March, 1990, the study examined rail car utilization over a seven year period and also examined car cycle times for a two year period (see page 18).

- **Branch Line Profiles:** A report was completed which compiled essential data on all the branch lines in the Western grain transportation network.

2. Financial Summaries

Figure 1: Financial Requirements for 1991-92

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Change	**Actual 1989-90**
Grain Transportation Agency Administrator	**6,665**	5,875	790	**4,098**
Person-years:				
Controlled by T.B.	**30**	30	-	**27**
Other	**1**	1	-	**1**

Explanation of Change : The financial requirements for 1991-92 are 13 per cent or $0.8 million higher than the 1990-91 forecast expenditures. This increase is due to:

- Reprofiling of a portion of the System Improvement Reserve Fund to cover existing projects that extend to the year 1999/2000.

- Decrease in reference levels due to the elimination of the Federal Sales Tax.

Explanation of 1990-91 Forecast: The 1990-91 forecast (which is based on information available to management as at November 30, 1990) is .5 million or 7 per cent lower than the 1990-91 Main Estimates of 6.3 million (see Authorities from 1990-91 - Part II of the Estimates, page 4). The decrease of .5 million reflects the following major offsetting items:

- Replacement of a communication initiative in the form of a mail out to all Western Canadian producers with a lower cost media relations program: $(0.3) million.

- Lapse in operating expenditures: $(0.2) million.

Figure 2: Financial Results for 1989-90

(thousands of dollars)	1989-90		
	Actual	Main Estimates	**Change**
Grain Transportation Agency Administrator	4,098,094	5,758,000	**(1,659,906)**

Explanation of Change: The 1989-90 expenditures were $ 1.7 million (29 per cent) lower than the Main Estimates. This was due to:

- Reprofiling of 1989-90 SIR funds over the next nine years, to the year 1999-2000: $(1.0) million.
- Lapses in salary and operating expenditures: $(0.7) million due to impending office relocation and regular purchasing which was curtailed.

B. Background

1. Introduction

The Grain Transportation Agency (GTA) was created with the passage of the Western Grain Transportation Act (WGTA) in November, 1983. The Agency supersedes the Grain Transportation Authority, which was established in 1979.

The Grain Transportation Agency is charged with the development, co-ordination and management of specific aspects of the grain handling and transportation system.

The WGTA creates responsibilities for both the GTA and the National Transportation Agency (NTA), as well as the Senior Grain Transportation Committee (SGTC). Under the act, the GTA's responsibilities rest formally with the Administrator who is responsible for promoting efficiencies in the grain transportation and handling system, monitoring railway performance relative to grain, serving as a member of the SGTC, and providing the NTA with an annual forecast of the volume of grain movement for the purpose of determining the annual rate scale.

In addition, the Administrator, on behalf of the Minister, allocates grain cars to shippers in co-operation with the Canadian Wheat Board (CWB), and generally co-ordinates handling and transportation of grain with a view to maximizing returns to producers.

The administration of payments to the railways for the carriage of grain, determining the actual rate scale to be paid by producers each year and calculating the railway costs upon which the rates are based form part of the responsibilities of the NTA.

The GTA is the secretariat for the SGTC and provides technical and administrative support to the Committee. The SGTC membership is representative of all segments of the grain transportation industry and has the authority to make recommendations to the Minister of Transport on any and all matters relating to grain transportation.

The first full year of operation for the Agency was 1985-86.

2. Legal Mandate

The Western Grain Transportation Act contains provisions for the establishment of a Grain Transportation Agency Administrator and sets out the powers of the Administrator. The legal mandate provided by the Act became effective March 1, 1984 with the appointment of the GTA's first Administrator.

Specific authority for the GTA's car allocation activities is derived from the Canada Grain Act.

3. Program Objective

The objective of the Program is to ensure that, for specified aspects of the grain handling and transportation system, western grain moves to domestic and export positions in a prompt, efficient and orderly manner.

4. Program Description

The Grain Transportation Agency is responsible for a variety of functions which facilitate increased efficiency and effectiveness in the Western grain transportation system. These tasks can be grouped as follows:

- Car Allocation;
- Port Co-ordination;
- Planning;
- Car Fleet Monitoring;
- Special Projects;
- SGTC Secretariat.

The GTA secures the co-operation and participation of all segments of the grain handling and transportation industry. Contact and liaison are maintained at senior levels.

5. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Grain Transportation Agency has one Activity which is synonymous with the Program.

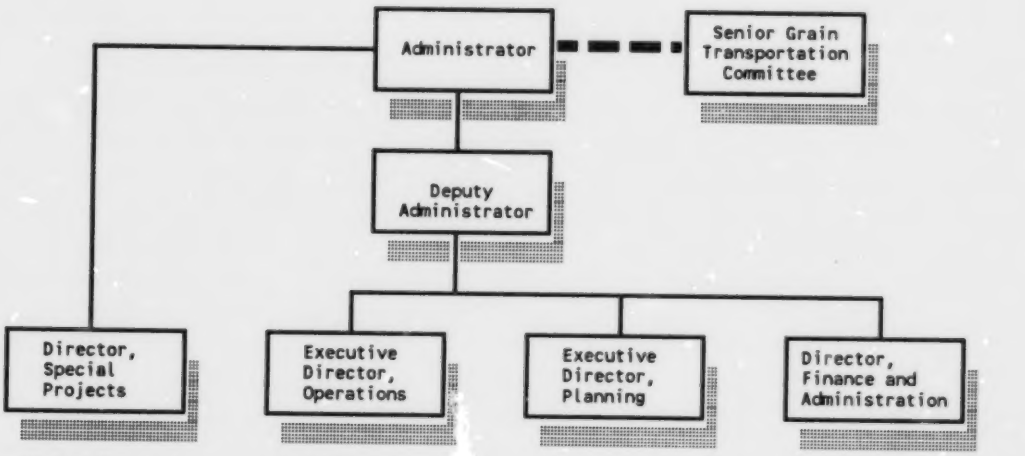
Organization Structure: The Grain Transportation Agency is a branch designated as a Department in its own right, which reports to Parliament through the Minister of Transport.

The Grain Transportation Agency's offices are located in Winnipeg, Thunder Bay and Vancouver. The Administrator is located in the Winnipeg Head Office and is responsible for fulfilling the Program's objective. The Deputy Administrator takes executive responsibility for directing the day-to-day activities of the Agency. The Agency is supported by an Executive Director, Operations with a staff of 11; an Executive Director, Planning with a staff of 7; a Director, Special Projects; and a Director, Finance and Administration with a staff of 5. These officers are responsible for the functions displayed in Figure 3. The offices in Thunder Bay and Vancouver deal with Port Co-ordination and are part of the Operations structure.

A Senior Grain Transportation Committee (SGTC) was established under the

WGTA to advise the Minister and the Administrator on any matter affecting the transportation, handling and shipping of grain including performance objectives, measures to improve capacity and efficiency, and allocation of railway cars for grain movement. The Committee is made up of senior representatives from all facets of the grain handling and transportation industry (see Section II, C).

Figure 3: Organization Structure and Functions



Person-Years					Total
1	12	2	8	8	31

C. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

The Agency operates in an extremely sensitive environment, and one that is continually affected by developments in other sectors. Balancing the often conflicting points of view of system participants in the grain handling and transportation industry poses a constant challenge in implementing Agency policies.

Specific external factors influencing the Agency's program at the present time are the following:

Shifting Markets: There has been a continuous shift in demand for service through West Coast ports. This increases the difficulties inherent in all the Agency's operational activities. Programming rail movements to the West Coast are more difficult because there are fewer terminals, less storage capacity, and more restricted rail access. Port Co-ordination performed by the Agency staff in Vancouver is also rendered more difficult by these physical restrictions.

National Agri-Food Policy Review: The government has initiated a comprehensive agricultural policy review which includes a review of transportation policies. A change in the Method of Payment of the government subsidy under the WGTA would be expected to impact on the Agency's program in several ways. In particular, significant changes in commodity flow patterns could occur as a result of agricultural diversification. This would complicate the car allocation process on the one hand and require a re-examination of performance objectives on the other. The GTA will have a role to play in implementing any new efficiency measures which may arise from the policy review.

D. Program Performance Information

1. Operations

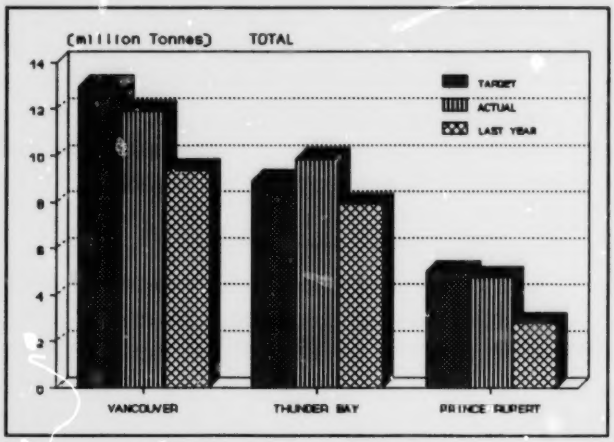
The Operations section of the GTA is responsible for car allocation, port co-ordination and transportation programs. Twelve PY's are allocated to this section.

Car Allocation: This in an ongoing function of the Agency which involves working with the railways and the grain companies to allocate a finite number of rail cars to meet projected export demand. The GTA must ensure that the right grains or grain products are moved to the right marketing positions within the required contract period.

The grain handling and transportation system moved 30.1 million tonnes of WGTA statutory grains in the crop year which ran from August 1, 1989 to July 31, 1990 (see Section II, D). Unloads at Thunder Bay, Churchill, Prince Rupert and Vancouver totalled 334,680 cars or an average of 6,436 cars per week. Although parts of the system were pushed to capacity and beyond during the peak period, there were minimal sales deferrals or demurrage charges. Reviews of system performance were necessary only in the second quarter of the crop year for both Thunder Bay and the West Coast, and in the third quarter for the West Coast only.

"Figure 4" illustrates the significant increase in the volume of grain movement in the 1989-90 crop year over 1988-89 at the three main ports of Vancouver, Thunder Bay, and Prince Rupert.

Figure 4: On Track Statistics for Crop Year 1989/90



Vancouver (in tonnes)

	Target	Actual	% of Target	Last Year Actual
First Quarter	2 746 000	2 718 542	99.0	2 662 689
Second Quarter	3 765 000	3 092 439	82.1	2 675 424
Third Quarter	3 358 000	2 921 019	87.0	2 043 927
Fourth Quarter	3 094 000	3 175 872	102.6	1 992 077
Total	**12 963 000**	**11 907 972**	**91.9**	**9 379 117**

Thunder Bay (in tonnes)

	Target	Actual	% of Target	Last Year Actual
First Quarter	2 433 000	3 120 475	128.3	2 829 434
Second Quarter	2 461 000	2 167 204	88.1	2 369 480
Third Quarter	1 283 000	1 488 006	116.0	779 533
Fourth Quarter	2 748 000	3 102 127	112.9	1 947 631
Total	**8 925 000**	**9 877 812**	**110.7**	**7 926 078**

Prince Rupert (in tonnes)

	Target	Actual	% of Target	Last Year Actual
First Quarter	808 000	822 393	101.8	770 312
Second Quarter	1 590 000	1 505 037	94.7	804 595
Third Quarter	1 458 000	1 258 008	86.3	726 490
Fourth Quarter	1 160 000	1 190 677	102.6	507 832
Total	**5 016 000**	**4 776 115**	**95.2**	**2 809 229**

Note:

1. Figures include port unloads at these three ports of only the six major grains and oilseeds (wheat, barley, oats, rye, flax, and canola).
2. A target is set for the West Coast with operational guidelines established for Vancouver and Prince Rupert. No target is set for the port of Churchill.
3. Uses operating shipping week (Monday to Sunday).
4. Uses CGC unloads and average gross tonnes per railway.
5. Canada Malt unloads included in Thunder Bay calculations.

Car Placement and Unload Agreement: The formula developed under this agreement determines the number of cars to be unloaded by CN and CP Rail at the port of Thunder Bay. The application of this formula in conjunction with a terminal unload agreement greatly reduces switching and improves unload performance. This agreement was reviewed and revised, and subsequently agreed to by CN, CP Rail and the GTA in the Spring of 1990. Prior to the original Agreement, as many as 4,500 cars were required on-hand while unloads ran at 1,500, a ratio of 3 to 1. Recently, on-hands were as low as 1,600 while unloads were 1,300, a ratio of 1.25 to 1. This is considered to be a substantial performance gain.

Automation of Allocation Procedures: A standardized spreadsheet format has been developed and tested enabling electronic transmission by shippers of position statements and requests for weekly car allocations. This has been introduced to all major canola shippers. Three grain company position statements are now being received electronically. This is an ongoing project. The weekly allocation procedures and subsequent monitoring of allocation for Vancouver and Thunder Bay involves the handling of a large volume of data. The automation process currently underway will provide considerable time savings in the management of this data, as well as avoid unnecessary errors due to manual transcription. As part of the ongoing process, the GTA will be developing applications to automate its vessel audit statements and reduce time requirements and improve the accuracy of calculations.

Rye and Flax Car Allocations: A review of the operation of the trial shipper/carrier negotiated allocation system for rye and flax has been completed. Under this trial system, grain companies and licensed grain dealers requiring car allocation for rye and flax deal directly with the railways to obtain allocations, as opposed to making requests to the GTA. While the trial system worked well for much of the year, some problems were identified, primarily an excess number of rye cars held out at Vancouver during the winter months. Due to the mixed results and the fact that overall movement was quite low in 1989-90, the trial will be extended to the end of the 1990-91 crop year.

Canola Audits: As part of the Agency's allocation function, the GTA established audits for the shipment of canola to Vancouver. This is now an ongoing function and will involve the review of some 20 grain companies to ensure that information provided to the Agency is timely and accurate. The process also allows the Agency to become familiar with grain companies' internal information systems and make recommendations to the companies for improvement. In 1989-90, 13 audits were undertaken. Results indicate that companies are complying with GTA established procedures and that information is verifiable and correct. More accurate information will in turn ensure that the canola allocation decisions are fair for all companies.

Port Co-ordination: The Agency maintains offices in Vancouver and Thunder Bay to ensure that cars are distributed to the grain terminals in an orderly and efficient manner. For example, shifts at terminals are co-ordinated to minimize overtime. The Agency's offices are also used in resolving differences of opinion within the trade in the interest of maximizing port performance.

Administration of the Rail Car Fleet: This includes the administration of the Rail Car Operating Agreements and involves negotiations with the railways for the use and terms of operation for federally owned hopper cars. Since the origins of the federal fleet in 1972, 208 cars have been destroyed of the 13,192 which have been purchased for the federal fleet. The attrition rate of the federal fleet is in line with the attrition rates experienced on railway-owned equipment.

Also of note in 1990, the Agency ordered the repair of six cars, that previously would have been destroyed, by paying for the additional costs out of the repurchase account. These cars are now considered in next to new condition and were provided at a fraction of the replacement cost of new cars.

Alternate Use Agreements: The Agency has developed long term alternate use agreements for the government fleet of 12,984 cars. To reduce railcar switching and improve system efficiency, especially when the government fleet is in surplus, the Agency is examining the alternate use of the government fleet for:

- direct rail movement of grains to the East;
- winter rail programs for export grains;
- movement of grains to the United States; and
- movement of potash within Canada.

The money earned through alternate use agreements is returned to the federal government through the Consolidated Revenue Fund. Funds totalling $1,045,215 were earned during the 1989-90 crop year.

2. Planning

The Planning section is responsible for carrying out the Performance Objectives functions as specified in the WGTA. The section prepares long and short term forecasts of grain movement and system capacity, and assesses and promotes measures to improve system efficiency with the objective of maximizing movement and minimizing costs. The Information Systems group within Planning is responsible for supporting the GTA's internal and external activities and programs.

Performance Objectives: Performance reviews were conducted when the system targets were not met in the second quarter (West Coast and Thunder Bay) and the third quarter (West Coast) of 1989-90. Performance reviews are triggered when actual movement is below 95 per cent of target. One of the factors identified by participants as affecting performance was the target setting process itself. The GTA is working with members of the Performance Objectives Subcommittee of the SGTC to develop procedures to ensure that the targets continue to be sale-based, but provide a realistic initial operational plan and performance target for system participants.

Volume Forecasting: The GTA is required under section 18 of the WGTA to provide by February 28 of each year a volume forecast covering all statutory movement. In light of changing world supply/demand factors for grain, it may be timely to review the current supply driven 20 year trend line methodology being used to develop the movement forecasts.

Efficiency Measures: Since its inception as an Authority in 1979, the GTA has worked continuously at identifying and implementing measures to improve efficiency in the grain handling and transportation system, for example, the Alternate Service Program. Input will be provided, as required, to the Agri-Food Policy Review process, relating to transportation policy issues under the WGTA and the creation of further system efficiencies. Monitoring of the results of the public consultation process and providing advice as required is expected to engage substantial resources of the planning group.

National Agri-Food Policy Review: The GTA has participated in the review of transportation policies, particularly in the area of efficiencies. Following the release of the Transportation Committee Report in July 1990 which examined the WGTA, further assistance is being provided as the process advances.

West Coast Capacity Study: The GTA is completing a study to quantify current West Coast capacity and to determine if the capacity at the ports has reached its maximum. The analysis will include terminal capacity under current operating circumstances including factors relating to the rail and vessel interfaces which affect port performance.

Short Line Railway Study: The GTA released a short line study prepared by a consultant. The study reviewed the economics of short line railways in the United States and Canada. Results indicated that short line railways are not the most cost-effective manner to move grain in Canada. The report will be considered in the development of a federal government policy on short line railways.

Rail Car Cycle Times: The GTA will be following up on the previously released rail car cycle time study with ongoing monitoring of rail car cycle times using as a source an NTA waybill claim data file. This file is provided by the railways to the NTA for WGTA billing purposes.

Box Car Study Update: An update of the GTA's 1987 study of box car fleet capacity reveals a higher attrition rate than originally projected. The box car fleet has in fact declined 25 per cent more quickly than anticipated. However, demand for box cars has also decreased, resulting in a continued surplus of box cars to meet Canadian needs.

Information Systems: The Computer Group continued to refine and promote access to the Agency's internal operational database by acquiring database software and preparing customized reports. The computer unit maintains all the administrative data required to implement and maintain the alternate service programs. A local area network (LAN) will be installed in the near future.

3. Special Projects

This section is responsible for the development and administration of special projects (including the System Improvement Reserve Fund), policy development and the communications program as well as Departmental Secretariat functions.

Communications: An ongoing communications initiative will continue to make producers more aware of the impact of high cost branch lines on their share of the freight rate and to provide them with some options for alternate service. A campaign will also be developed to make producers more aware of the comparative costs of the grain handling and transportation systems in Canada and the United States, and the pace of rationalization in the respective systems.

System Improvement Reserve (SIR): The SIR was created to provide lower cost alternatives to producers whose branch lines were closed due to their high cost. Lowering the cost of moving grain through branch line rationalization has a direct impact on the freight rate paid by producers. The GTA will be implementing new projects and continuing to administer existing ones. These projects result in a net savings to the grain transportation system of $7,650,000 annually.

Figure 5: System Savings from Alternate Service Projects

1990-91	
• Shamrock	$290,000
• Dunelm	$400,000
• Athabasca	$900,000
• Carlton	$230,000
• Lintlaw	$400,000
• Acadia Valley	$800,000
1989-90	
• Corning	$465,000
• Shamrock East	$800,000
• Neudorf	$790,000
• Cando	$225,000
1988-89	
• Ste. Rose du Lac	$250,000
• Furness	$700,000
• Inwood and Winnipeg Beach	$1,400,000
Total:	$7,650,000

4. Secretariat to the Senior Grain Transportation Committee

The GTA provides secretariat services to the Senior Grain Transportation Committee which includes co-ordinating agendas, providing background material, and producing and distributing the minutes of SGTC meetings.

GTA staff from the planning group also serve on various subcommittees of the SGTC, as members of technical subcommittees, and in an advisory capacity to committees. In this capacity, GTA staff often are responsible for the writing and production of reports and briefs to the SGTC.

Committees on which the GTA participated in 1990-91 were:

- Executive Committee;
- the System Improvement Reserve Fund Subcommittee;
- the Technical Subcommittee on Railway Costs;
- the Efficiency Measures Subcommittee;
- the Performance Objectives Subcommittee;
- the Implications of Subsidy of Truck Transport Ad Hoc Subcommittee.

GTA staff also draft, produce and distribute the four public reports required under the WGTA, as well as various other public information functions from time to time as requested by the SGTC.

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 6: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Personnel			
Salaries and wages	**1,581**	1,666	1,418
Other personnel costs	**15**	8	---
Contributions to employee benefit plans	**245**	240	224
	1,841	1,914	1,642
Goods and Services			
Transportation and communications	**435**	319	332
Information	**210**	59	127
Professional and special services	**337**	304	270
Rentals	**100**	37	49
Purchased repair and upkeep	**75**	60	44
Utilities, materials and supplies	**90**	74	54
Other subsidies and payments	**1**	---	---
	1,248	853	876 (1)
Total operating	**3,089**	2,767	2,518
Capital	**100**	176	79
Transfer payments	**3,476**	2,932	1,501
	6,665	5,875	4,098

(1) Forecast 1990-91: Expenditure transactions internal to the government included in operating expenditures: $178.0.

Forecast 1991-92: Estimated expenditure transactions internal to the government: $224.0.

2. Personnel Requirements

The GTA personnel expenditures account for 55 per cent of the total operating expenditures of the Program. A profile of the Program's personnel requirements is provided in Figure 7.

Figure 7: Details of Personnel Requirements

	Person-Years Controlled by Treasury Board			Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provisions
	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90		
Management	5	5	5	59,000 - 132,700	79,517
Scientific and Professional					
Economics, Sociology and Statistics	3	3	3	20,000 - 79,367	72,790
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	1	1	1	17,470 - 72,817	---
Computer Systems Administration	3	3	3	22,310 - 73,032	38,613
Financial Administration	1	1	1	15,516 - 69,789	---
Program Administration	7	7	7	17,470 - 72,817	54,394
Administrative Support					
Data Processing	1	1	1	17,165 - 47,383	---
Clerical	6	6	6	16,504 - 40,509	27,129
Secretarial[1]	3	3	3	16,356 - 40,768	30,410
	29	29	29		

	Other Person-Years			Current Salary Range	Average Salary Provision 1991-92
	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90		
Senior Levels	1	1	1	42,500 - 158,800	---
	1	1	1		

* Person-Years - refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof (for example, the employment of three persons for four months each). A person-year may consist of regular time personnel (whether in Canada or abroad), continuing and non- continuing, full-time or part-time, term or casual employees, and other types of employees.

Controlled person-years are those subject to the control of the Treasury Board. With some exceptions, the Treasury Board directly controls the person-years of departments and agencies listed in Schedule I, Parts I and II, of the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board does not control person-years related to Minister's staff appointed pursuant to Section 39 of the Public Service Employment Act and all appointments pursuant to an Order in Council. Also, the person-years are referred to as "authorized" person-years in Part II of the Estimates.

Other person years are those not subject to Treasury Board control but disclosed in Part III of the Estimates, on a comparative basis with previous years, in support of the personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note : The person-year columns display the forecast distribution of the controlled and other person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1990. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Transfer Payments

Figure 8: Details of Contributions

(dollars)	**Estimates 1991-92**	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Contributions			
Contributions under the System Improvement Reserve Fund	**3,476,000**	2,932,000	1,500,800
	3,476,000	2,932,000	1,500,800

4. Net Cost of Program

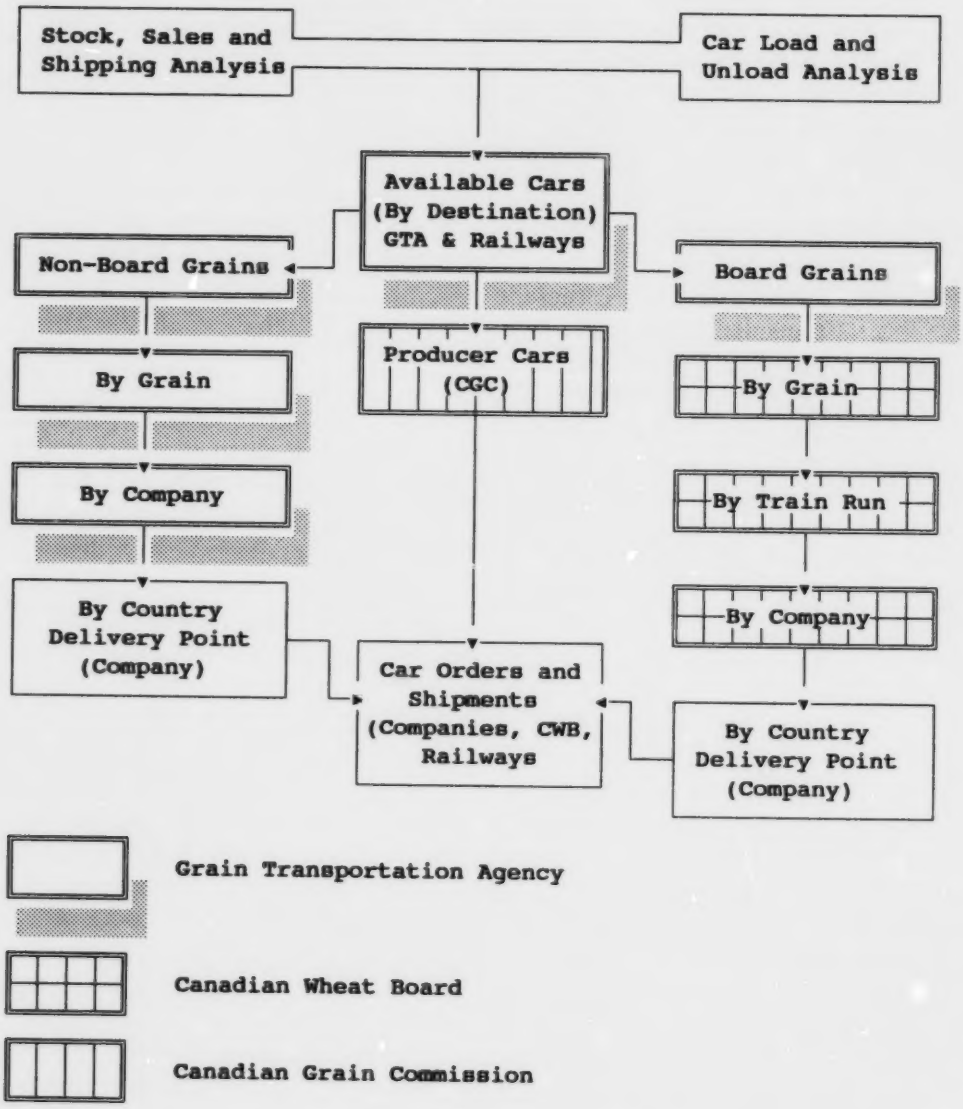
Figure 9: Net Cost of Program for 1990-91

(thousands of dollars)	Main Estimates 1991-92	Add* Other Costs	Estimated Total Program Cost 1991-92	1990-91
Grain Transportation Agency Administrator	6,665	193	6,858	6,042

* Services provided without charge by Treasury Board for the employer's share of insurance premiums and other employee benefits, by Supply and Services for cheque production, and by Public Works Canada for accommodation.

B. Car Allocation Process

Figure 10: Weekly Allocation Procedures



This diagram illustrates the flow of authority in the Car Allocation process. Note that the GTA's role is in the initial negotiation for overall car supply on a weekly basis, the division of the total car supply between the Canadian Wheat Board's and the private grain trade's needs, and the allocation of non-Board cars by commodity and company.

C. Senior Grain Transportation Committee Membership

Regular Members:

- Canadian Wheat Board;
- Canadian Grain Commission;
- Grain Transportation Agency;
- Alberta Wheat Pool;
- Manitoba Pool Elevators;
- Saskatchewan Wheat Pool;
- United Grain Growers;
- Pioneer Grain;
- Cargill Grain;
- Primary Elevator Licensees;
- Canadian National;
- Canadian Pacific;
- Great Lake Carriers;
- Process Elevator Licensees;
- Canadian Trucking Association;
- Canadian Livestock Feed Board (Status Pending);
- Labour Union;
- Special Crops Producers;
- Feed Grain Users;
- Alberta Producers (2);
- Manitoba Producers (2);
- Saskatchewan Producers (4);
- Peace River Area Producers (1).

D. Western Grain Transportation Act Statutory Grains

Grains, Crops and Products

- Alfalfa Meal, Pellets or Cubes dehydrated
- Barley
- Barley, Crushed
- Barley, Pot
- Barley Sprouts
- Beans (except soybeans) including faba beans, splits and screenings
- Bean (except soybeans) derivatives (flour, protein, isolates, fibre)
- Bran
- Breakfast Foods or Cereals (uncooked) in bags, barrels or cases. Manufactured from commodities only as listed in this Schedule
- Buckwheat
- Canary Seed
- Corn, Cracked
- Corn (not popcorn)
- Feed, Animal or Poultry (not medicated or condimental), containing not more than thirty-five per cent of ingredients other than commodities as specified in this Schedule, in bags or barrels or in bulk
- Flaxseed
- Flour, made from grain or malt in bags or barrels or in bulk
- Grain, Feed, in sacks
- Groats
- Hulls, Oat
- Lentils, including splits and screenings
- Malt (made from grain only)
- Meal, Barley
- Meal, Corn
- Meal, Linseed
- Meal, Oat
- Meal, Rapeseed or Canola
- Meal, Oil Cake, Linseed
- Meal, Oil Cake, Rapeseed or Canola
- Meal, Oil Cake, Sunflower Seed
- Meal, Rye
- Meal, Wheat
- Middlings
- Millfeed
- Mustard Seed
- Oats
- Oats, Crushed
- Oats, Rolled
- Oil Cake, Linseed
- Oil Cake, Sunflower Seed
- Oil, Linseed
- Oil, Rapeseed or Canola
- Oil, Sunflower Seed
- Peas, including splits and screenings
- Pea derivatives (flour, protein, isolates, fibre)
- Rapeseed or Canola
- Rye
- Screenings or Screening pellets (applicable only on Screenings from grains specified herein)
- Seed Grain in Sacks
- Shorts
- Sunflower Seed
- Triticale
- Wheat
- Wheat Germ
- Wheat, Rolled

Topical Index

A

Alternate Service Survey 6
Alternate Use Agreements 6, 16, 17
Automation 15

B

Branch Line Profiles 7
Box Car Study 18

C

Canada Grain Act 11
Canadian Wheat Board (CWB) 10, 18, 25, 26
Canola Audits 16
Car Allocation 3, 11, 13-15, 16, 25
Communications 6, 12, 18, 21

E

Efficiency Measures 6, 12, 13, 17, 20

M

Method of Payment 13

N

National Agri-Food Policy Review 6, 10, 13, 17, 26
National Transportation Agency (NTA) 10, 18

P

Performance Objectives 12, 13, 17, 20
Port Co-ordination 11, 13, 16

R

Rail Car Capacity Report 6, 7, 16, 18
Rail Car Fleet 11, 16
Rye and Flax Car Allocations 7, 16

S

Senior Grain Transportation Committee (SGTC) 6, 10-12, 17, 20, 26
Short Line Railway Study 7, 18
System Improvement Reserve (SIR) 6, 8, 12, 19

U

Unload Agreement 6, 15

V

Volume Forecasting 17

W

West Coast Capacity Study 7, 18
Western Grain Transportation Act (WGTA) 10, 12, 13, 17, 18, 20, 27

Office du transport du grain

Budget des dépenses 1991-1992

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1991

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1992-III-75
ISBN 0-660-56318-5

Budget des dépenses 1991-1992

Partie III

Office du transport du grain

Préface

Ce plan de dépenses sert de document de référence et contient plusieurs types de renseignements qui visent à répondre aux divers besoins de ses utilisateurs.

Il comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des renseignements de base, des objectifs et des perspectives de planification ainsi que des données sur le rendement servant à justifier les ressources demandées. La section II contient des renseignements supplémentaires sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I, qui est précédée des autorisations de dépenser provenant de la partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics, assure le lien avec les autres documents budgétaires et permet d'évaluer les résultats financiers du Programme pour l'année dernière.

Ce document est conçu de façon à permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur d'obtenir plus de renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1991-1992 4
B. Emploi des autorisations en 1989-1990 5

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1991-1992 et rendement récent 6
1. Points saillants 6
2. Sommaires financiers 8

B. Données de base 11
1. Introduction 11
2. Mandat 11
3. Objectif du Programme 12
4. Description du Programme 12
5. Organisation du Programme en vue de son exécution 12

C. Perspective de planification 12
1. Facteurs externes influant sur le Programme 12

D. Informations sur le rendement du Programme 13
1. Opérations 13
2. Planification 17
3. Projets spéciaux 18
4. Secrétariat du Comité supérieur du transport du grain 20

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme 21
1. Besoins financiers, par article 21
2. Besoins en personnel 22
3. Paiements de transfert 24
4. Coût net du Programme 24

B. Processus d'affectation des wagons 25

C. Composition du Comité supérieur du transport du grain 26

D. Grains visés par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest 27

Index par sujet 28

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1991-1992 - Partie II du budget des dépenses

Besoins financiers, par autorisation

Crédit	(en milliers de dollars)	**Budget principal 1991-1992**	Budget principal 1990-1991
	Administrateur de l'Office du transport du grain		
55	Dépenses du Programme	**6 420**	6 085
(S)	Contributions au Régime davantages sociaux des employés	**245**	240
	Total pour l'Office	**6 665**	6 325

Crédits - Libellés et sommes demandées

Crédit	(en dollars)	**Budget principal 1991-1992**
	Administrateur de l'Office du transport du grain	
55	Administrateur de l'Office du transport du grain - dépenses du Programme et contributions	**6 420 000**

Programme, par activité

(en milliers de dollars)	Budget principal 1991-1992					
		Budgétaire			Total	Budget principal 1990-1991
	Années personnes autorisées*	Fonctionnement	Dépenses en capital	Paiements de transfert		
Administrateur de l'Office du transport du grain	30	3 089	100	3 476	6 665	6 325
Années-personnes autorisées en 1990-1991	30					

* Voir le tableau 7, page 22 pour informations supplémentaires sur les années-personnes.

B. Utilisation des autorisations en 1989-1990 - Volume II des Comptes publics

Crédit	(en dollars)	Budget principal	Total disponible	**Emploi réel**
	Administrateur de l'Office du transport du grain			
65	Dépenses de fonctionnement	3 102 000	2 102 000	**2 373 294**
70	Contributions	1 432 000	2 432 000	**1 500 800**
(S)	Contributions au Régime d'avantages sociaux des employés	224 000	224 000	**224 000**
	Total du Programme - budgétaire	4 758 000	5 758 000	**4 098 094**

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1991-1992 et rendement récent

1. Points saillants

- **Examen global de la politique agro-alimentaire:** L'OTG participera à la mise en oeuvre d'une série de mesures en vue d'améliorer le système de manutention et de transport du grain, mesures cernées au cours de l'Examen global de la politique agro-alimentaire. L'administrateur adjoint a présidé le sous-comité chargé des mesures d'efficacité et deux membres du personnel ont fait partie du comité technique chargé d'élaborer des propositions particulières d'efficacité destinées à l'industrie, aux fins de consultation (voir page 17).

- **Communications:** Les mesures de communications continueront de viser à sensibiliser le producteur aux coûts élevés de l'exploitation des embranchements et aux solutions de rechange moins coûteuses. Ces activités permettront d'augmenter le nombre de brochures et de vidéos produits au cours de l'année financière 1989-1990 sur le même sujet (voir page 18).

- **Entente de déchargement:** Une entente de déchargement ferroviaire sera développée pour le port de Vancouver en vue d'assurer le déchargement efficace des wagons dans ce port. Elle ressemble à celle qui est en vigueur à Thunder Bay et qui a été conclue en 1989-1990 (voir page 15).

- **Analyse de la capacité du parc de wagons:** La rédaction d'un rapport sur la capacité des wagons sera entreprise dans le cadre de l'analyse permanente de l'OTG en matière de capacité du système. Le rapport établira la capacité et les besoins en wagons ferroviaires d'ici cinq ans (voir page 18).

- **Réserve d'amélioration du réseau (RAR):** On a mis en service un programme alternatif sur huit embranchements à exploitation coûteuse. Cela signifie que le budget de la RAR est maintenant entièrement engagé (voir page 19).

- **Étude des services alternatifs:** Le ministre des Transports a demandé au Comité supérieur du transport du grain (CSTG) d'entreprendre un sondage en vue de déterminer la réaction des producteurs face aux services alternatifs. L'étude a révélé que 75 p. 100 des producteurs au programme participant de camionnage et 79 p. 100 de ceux ayant recours aux programmes de silos hors-voie étaient satisfaits de leur programme alternatif.

- **Ententes d'usage alternatif:** Une nouvelle entente a été signée qui permet à CN et CP d'utiliser une partie du parc des wagons-trémies du gouvernement pour transporter la potasse vers la côte Ouest et le grain vers l'est du Canada et les États-Unis au cours de l'année financière 1990-1991. Cette entente ressemble à ceile signée au cours de l'année financière 1989-1990 (voir page 16).

- **Affectation des wagons de seigle et de lin:** Les volumes inhabituellement peu élevés des mouvements au cours de la campagne agricole 1989-1990 n'ont pas permis de bien évaluer le nouveau système, de sorte que la période d'essai d'affectation des wagons aux expéditeurs/transporteurs a été prolongée jusqu'à la campagne agricole 1990-1991 (voir page 16).

- **Étude des lignes courtes:** L'étude a été effectuée par l'Institut des transports de l'Université du Manitoba en collaboration avec le Upper Great Plains Transportation Institute. On y fait la comparaison entre l'exploitation des lignes courtes aux États-Unis et au Canada (voir page 18).

- **Étude sur la capacité des ports de la côte Ouest:** Une étude a été entreprise en vue d'évaluer le débit (tonnage total) des ports de la côte Ouest. Les résultats de l'étude porteront sur les moyens possibles d'améliorer le débit des ports et indiqueront la demande possible (voir page 18).

- **Étude sur l'utilisation des wagons:** Entreprise en mars 1990, l'étude a permis d'examiner l'utilisation des wagons sur une période de sept ans, et la durée du cycle des wagons sur une période de deux ans (voir page 18).

- **Profil des embranchements:** On a rédigé un rapport comprenant des données essentielles sur toutes les voies d'embranchement du réseau de transport des grains de l'Ouest.

2. Sommaires des besoins financiers

Tableau 1: Besoins financiers pour 1991-1992

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Différence	**Réel 1989-1990**
Administrateur de l'Office du transport du grain	**6 665**	5 875	790	**4 098**
Années-personnes:				
Contrôlées par le C.T.	**30**	30	-	**27**
Autre	**1**	1	-	**1**

Explication de la différence: Les besoins financiers de 1991-1992 sont de 13 p. 100 (ou 800 000 $) plus élevés que les dépenses prévues pour 1990-1991. Cette hausse est attribuable à:

- Réaffectation d'une partie du Fonds de la réserve d'amélioration du réseau pour couvrir des projets existants qui dureront jusqu'en 1999-2000.

- La diminution des niveaux de référence due à l'élimination de la taxe de vente fédérale.

Explication des prévisions de 1990-1991: Ces prévisions (fondées sur les renseignements dont disposaient la direction au 30 novembre 1990) sont de 0,5 million de dollars (ou 7 p. 100) inférieures au budget des dépenses de 1990-1991 de 6,3 millions de dollars (se reporter aux autorisations de 1990-1991 - Partie II du budget des dépenses, page 4). La baisse de 0,5 million de dollars tient compte des principaux postes compensateurs suivants:

- Remplacement d'un envoi postal à tous les producteurs de l'Ouest du Canada par un programme moins dispendieux de relations avec les médias: (0,3) million de dollars.

- Montant non reporté de dépenses de fonctionnement: (0,2) million de dollars.

Tableau 2: Résultats financiers en 1989-1990

(en milliers de dollars)	1989-1990		
	Réel	Budget Principal	**Différence**
Administrateur de l'Office du transport du grain	4 098 094	5 758 000	**(1 659 906)**

Explication de la différence: Les dépenses de 1989-1990 étaient de 1,7 million de dollars (29 p. 100) moins élevées que le budget des dépenses principales. Cette situation est due:

- À la réaffectation des fonds de la RAR au cours des neuf prochaines années, jusqu'à l'année 1999-2000: (1,0) million de dollars.

- Au montant non reporté des salaires et des dépenses de fonctionnement: (0,7) million de dollars: attribuable au déménagement imminent du bureau et aux réductions d'achat réguliers.

B. Données de base

1. Introduction

L'Office du transport du grain (OTG) a été créé en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO) adoptée en novembre 1983. L'Office remplace l'Administration du transport des grains qui a été établie en 1979.

L'Office du transport du grain est chargé de l'élaboration, de la coordination et de la gestion du réseau de manutention et de transport du grain.

La LTGO énonce les responsabilités de l'OTG et de l'Office national des transports (ONT) ainsi que du Comité supérieur du transport du grain (CSTG). En vertu de cette Loi, les responsabilités de l'OTG incombent directement à l'administrateur qui, lui, est chargé de promouvoir l'efficacité du réseau de transport et de manutention du grain et d'assurer la surveillance du rendement des chemins de fer à ce chapitre; il est aussi membre du Comité supérieur du transport du grain et fournit à l'ONT des prévisions annuelles sur le volume des grains en vue d'établir le barème annuel.

De plus, l'administrateur, au nom du Ministre, se charge de répartir les wagons céréaliers aux expéditeurs en collaboration avec la Commission canadienne du blé (CCB) et coordonne, en général, la manutention et le transport du grain en vue d'en maximiser la rentabilité pour les producteurs.

L'administration des paiements aux compagnies ferroviaires pour le transport du grain, l'établissement des taux annuels de paiement aux producteurs et le calcul des frais ferroviaires sur lesquels reposent ces taux font partie des responsabilités de l'ONT.

L'OTG, qui assure des services de secrétariat au CSTG, offre un appui technique et administratif au Comité. Les membres du CSTG représentent tous les secteurs de l'industrie du transport du grain et ils sont autorisés à faire des recommandations au ministre des Transports en tout ce qui touche le transport du grain.

La première année complète d'exploitation de l'Office a été 1985-1986.

2. Mandat

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest prévoit la nomination d'un administrateur de l'Office du transport du grain et définit ses pouvoirs. Le mandat conféré par la Loi est entré en vigueur le 1er mars 1984 lors de la nomination du premier administrateur de l'OTG.

Les responsabilités particulières de l'OTG en matière d'affectation des wagons découlent de la Loi sur les grains du Canada.

3. Objectif du Programme

Assurer, en ce qui a trait à des aspects précis du système de manutention et de transport des céréales, le transport rapide, efficace et organisé à destination des céréales produites dans l'Ouest canadien à l'intérieur du pays et aux divers points de vente et des points d'exportation.

4. Description du Programme

L'Office du transport du grain est responsable d'une variété de fonctions visant à améliorer l'efficacité du système de transport des grains de l'Ouest. Ces fonctions se regroupent comme suit:

- affectation des wagons
- coordination portuaire
- planification
- surveillance du parc de wagons
- projets spéciaux
- secrétariat du Comité supérieur du transport du grain

L'OTG bénéficie de la collaboration et de la participation de tous les secteurs de l'industrie du transport et de la manutention des grains. Il maintient des contacts et des rapports avec les cadres supérieurs.

5. Organisation du Programme en vue de son exécution

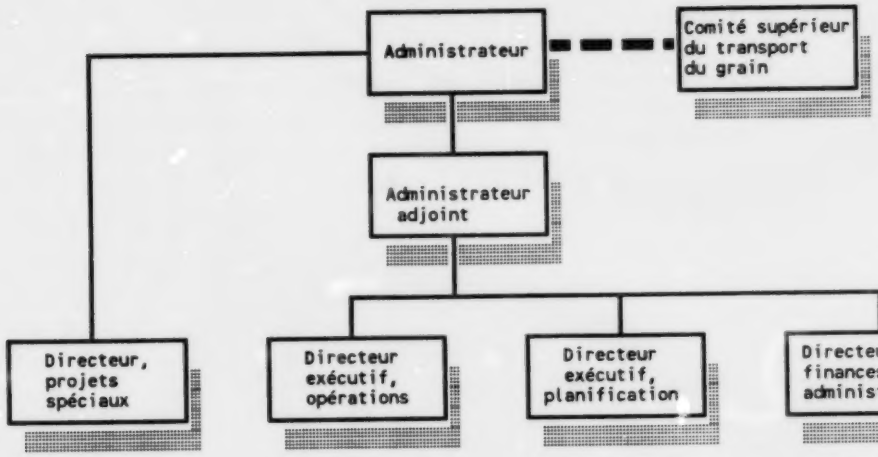
Structure par activité: L'Office du transport du grain exerce une activité qui conforme au Programme.

Organigramme: L'Office du transport du grain est une direction générale qui a été désignée un ministère indépendant qui relève du Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

L'Office du transport du grain a des bureaux à Winnipeg, Thunder Bay et Vancouver. L'administrateur, qui se trouve dans les locaux de l'Administration centrale à Winnipeg, est chargé de réaliser l'objectif du Programme. L'administrateur adjoint est le cadre responsable de l'exécution des activités quotidiennes de l'Office, qui comprend aussi un directeur exécutif des opérations, aidé de 11 employés; un directeur exécutif de la planification, du développement et de l'évaluation, aidé de 7 employés; un directeur des projets spéciaux; un directeur des finances et de l'administration qui surveille 5 employés. Ces cadres sont chargés des fonctions décrites au tableau 3. Les bureaux de Thunder Bay et de Vancouver s'occupent de la coordination portuaire et font partie de la division des opérations.

Créé en vertu de la LTGO, le Comité supérieur du transport du grain (CSTG) informe le ministre et l'administrateur de toutes questions se rapportant au transport, à la manutention et à l'expédition du grain, y compris les objectifs de résultat, les moyens d'améliorer la capacité et l'efficacité du réseau, et l'affectation des wagons céréaliers. Le Comité se compose de représentants supérieurs appartenant à tous les secteurs de l'industrie de la manutention et du transport du grain (voir section II, C).

Tableau 3: Organigramme et fonctions



- élaboration et administration des projets spéciaux (Fonds RAR)	- affectation des wagons ferroviaires	- mesures d'efficacité	- services financiers et administratifs	
- élaboration des politiques	- coordination - générale - ports	- études et analyses spéciales	- services du personnel	
- secrétariat ministériel	- contrôle du parc des wagons-trémies du gouvernement	- systèmes d'information	- secrétariat et personnel de soutien	
- communications	- administration du transport	- élaboration du système d'objectifs de résultat	- gestion du matériel	

					Total
Années-personnes	1	12	2	8	8	31

C. Perspectives de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

L'Office évolue dans un contexte très délicat qui est continuellement influencé par l'évolution d'autres secteurs. La mise en oeuvre des moyens nécessaires pour équilibrer les points de vue souvent contradictoires des participants de l'industrie de la manutention et du transport du grain pose un défi constant à la mise en application des politiques de l'Office.

Les facteurs externes précis qui influent présentement sur le Programme de l'Office sont les suivants:

Mouvement du marché: Il y a un mouvement constant du marché du grain vers les pays qui sont mieux desservis par les ports de la côte Ouest. Cela augmente les difficultés reliées aux activités opérationnelles de l'Office. Il est difficile de programmer les mouvements ferroviaires vers la côte Ouest car on y trouve moins de silos portuaires et moins d'installations d'entreposage, et que l'accès aux chemins de fer y est plus restreint. La coordination portuaire qu'exerce le personnel de l'Office à Vancouver est également plus difficile à cause de ces restrictions physiques.

Examen global de la politique agro-alimentaire: Le gouvernement a entrepris une révision générale de la politique agricole qui comprend un examen des directives concernant le transport. Tout changement apporté à la méthode de versement de la subvention du gouvernement dans le cadre de la LTGO pourrait se répercuter sur le Programme de l'Office et ce, de plusieurs façons. En particulier, il se pourrait que la diversification agricole apporte des changements importants dans le flot des produits. Cela compliquerait le processus d'affectation des wagons, d'une part, et, d'autre part, Cela pourrait nécessiter la renégociation des objectifs de résultat. L'OTG jouera un rôle dans la mise en oeuvre de toute nouvelle mesure d'efficacité qui pourrait découler de l'Examen global de la politique agro-alimentaire.

D. Informations sur le rendement du Programme

1. Opérations

La division des opérations de l'OTG est chargée d'affecter les wagons, de coordonner les activités portuaires et les programmes de transport. Douze années-personnes lui ont été allouées.

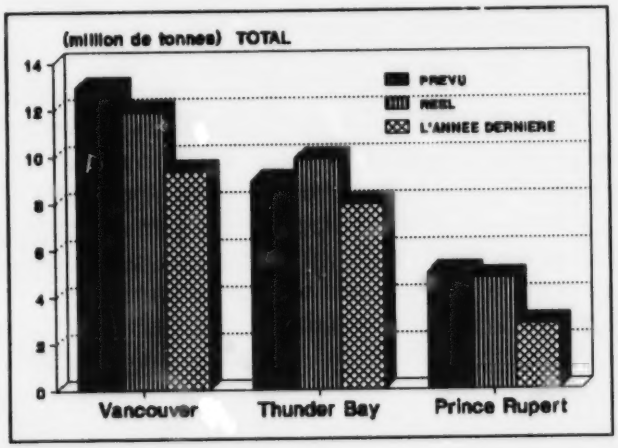
Affectation des wagons: Il s'agit d'une fonction permanente de l'Office qui travaille avec les compagnies ferroviaires et les compagnies céréalières en vue de répartir une ressource limitée (les wagons) pour faire face aux demandes des exportations prévues. L'Office doit veiller à ce que les grains ou produits à base de grain voulus soient acheminés vers les centres de commercialisation voulus, dans les délais contractuels exigés.

Pour la campagne agricole s'étendant du 1er août 1989 au 31 juillet 1990 (voir section II, D), 30,1 millions de tonnes de grains visés par la Loi ont été acheminées par le réseau de manutention et de transport du grain. Les déchargements à Thunder Bay, Churchill, Prince Rupert et Vancouver ont atteint 334 680 wagons, soit une moyenne hebdomadaire de 6 436 wagons. Bien que certaines parties du réseau aient atteint leur pleine capacité, et même plus, pendant la période de pointe, il n'y a eu que très peu de ventes différées et très peu de surestaries. Certaines révisions du rendement du réseau n'ont été nécessaires qu'au cours du deuxième trimestre de la campagne agricole dans le

cas de Thunder Bay et de la côte Ouest, et au cours du troisième trimestre dans le cas de la côte Ouest seulement.

Le tableau IV indique qu'il y a eu une importante augmentation du volume de grain expédié au cours de la campagne agricole 1989-1990, par rapport à celle de 1988-1989, à partir des trois principaux ports, soit Vancouver, Thunder Bay et Prince Rupert.

Tableau 4: Grain en transit - campagne agricole 1989-1990



Vancouver (en tonnes)

	Prévu	Réel	Pourcentage	Réel l'année dernière
Premier trimestre	2 746 000	2 718 542	99,0	2 662 689
Deuxième trimestre	3 765 000	3 092 439	82,1	2 675 424
Troisième trimestre	3 358 000	2 921 019	87,0	2 043 927
Quatrième trimestre	3 094 000	3 175 872	102,6	1 992 077
Total	**12 963 000**	**11 907 972**	**91,9**	**9 379 117**

Thunder Bay (en tonnes)

	Prévu	Réel	Pourcentage	Réel l'année dernière
Premier trimestre	2 433 000	3 120 475	128,3	2 829 434
Deuxième trimestre	2 461 000	2 167 204	88,1	2 369 480
Troisième trimestre	1 283 000	1 488 006	116,0	779 533
Quatrième trimestre	2 748 000	3 102 127	112,9	1 947 631
Total	**8 925 000**	**9 877 812**	**110,7**	**7 926 078**

Prince Rupert (en tonnes)

	Prévu	Réel	Pourcentage	Réel l'année dernière
Premier trimestre	808 000	822 393	101,8	770 312
Deuxième trimestre	1 590 000	1 505 037	94,7	804 595
Troisième trimestre	1 458 000	1 258 008	86,3	726 490
Quatrième trimestre	1 160 000	1 190 677	102,6	507 832
Total	**5 016 000**	**4 776 115**	**95,2**	**2 809 229**

Remarques:

1. Ces chiffres ne portent que sur le déchargement dans ces trois ports des six principaux grains et oléagineux suivants: blé, orge, avoine, seigle, lin et canola.
2. Un montant cible est fixé pour la côte Ouest comprenant des directives opérationnelles établies pour Vancouver et Prince Rupert. Aucun montant cible n'est fixé pour le port de Churchill.
3. Utilise la semaine opérationnelle d'expédition (lundi à dimanche).
4. Utilise les déchargements de la CGG et les moyennes de tonnes brutes par chemin de fer.
5. Les déchargements de Canada Malt sont inclus dans les calculs relatifs à Thunder Bay.

Entente sur le placement et le déchargement des wagons: La formule élaborée dans le cadre de cette entente sert à déterminer le nombre de wagons que déchargeront CN et CP au port de Thunder Bay. L'application de cette formule dans le cadre d'une entente de déchargement aux silos portuaires réduit de beaucoup le nombre d'aiguillages et améliore l'efficacité du déchargement. Cette entente a été étudiée et revue, et par la suite acceptée au printemps 1990 par CN, CP et l'OTG. Avant l'acceptation de l'entente originale, jusqu'à 4 500 wagons devaient se trouver sur place pour qu'on en décharge 1 500, soit un rapport de 3 à 1. Récemment, pour 1 600 wagons se trouvant sur place, on en a déchargé 1 300, ce qui représente un rapport de 1,25 à 1. Ceci est considéré comme une augmentation de rendement appréciable.

Automatisation des méthodes d'affectation: Le tableau-relevé normalisé qui a été mis au point permet aux expéditeurs de transmettre électroniquement les états de position et les demandes d'affectation hebdomadaires de wagons. Ce procédé a été mis en oeuvre par tous les principaux expéditeurs de canola. On reçoit présentement par voie électronique les états de position des wagons de trois compagnies céréalières. Il s'agit là d'un projet permanent. Les procédés d'affectation hebdomadaire et la vérification ultérieure des affectations pour Vancouver et Thunder Bay englobent le traitement d'un grand nombre de données. Le projet d'automatisation présentement en cours permettra de faire de grandes économies de temps dans la gestion des données et d'éviter les erreurs attribuables aux inscriptions faites manuellement. Dans le cadre de ce processus, l'OTG automatisera les relevés de vérification des navires, réduira les temps nécessaires et améliorera l'exactitude des calculs.

Affectation des wagons de seigle et de lin: On a terminé l'étude du

programme d'essai où l'affectation des wagons se fait suite à des négociations avec les expéditeurs et les transporteurs de seigle et de lin. Dans le cadre de ce programme d'essai, les compagnies céréalières et les négociants en grain homologués qui ont besoin de wagons pour l'expédition de seigle et de lin, transigent directement avec la compagnie ferroviaire pour obtenir les wagons nécessaires, au lieu de présenter une demande auprès de l'OTG. Bien que le programme d'essai ait fonctionné de façon satisfaisante pendant une bonne partie de l'année, quelques problèmes ont surgi, principalement sous forme d'un nombre excédentaire de wagons de seigle retenus à Vancouver pendant les mois d'hiver. Étant donné ces résultats mitigés et le fait que le mouvement général en 1988-1989 était très bas, la période d'essai sera prolongée jusqu'à la fin de la campagne agricole 1990-1991.

Vérifications du canola: Dans le cadre de ses fonctions d'affectation des wagons, l'OTG a établi des vérifications relatives à l'expédition du canola à Vancouver. Il s'agit maintenant d'une activité qui a lieu de façon régulière. On procèdera à la vérification de près de 20 compagnies céréalières pour s'assurer que celles-ci transmettent à l'Office des renseignements exacts en temps voulus. Cette façon de procéder permettra à l'Office de se familiariser avec les systèmes d'information. internes des compagnies céréalières et de recommander des améliorations. En 1989-1990, 13 vérifications ont été effectuées. Selon les résultats obtenus, les compagnies en question se conforment aux méthodes établies par l'OTG et les renseignements transmis sont vérifiables et corrects. Des renseignements plus précis permettront aussi de prendre des décisions plus justes envers les compagnies en matière d'affectation des wagons de canola.

Coordination portuaire: L'Office a des bureaux à Vancouver et à Thunder Bay qui veillent à ce que les wagons soient livrés aux silos à grain de manière ordonnée et efficace. Par exemple, les quarts de travail sont coordonnés de façon à minimiser les heures supplémentaires. On fait aussi appel aux services de l'Office pour aplanir les problèmes dus aux différences d'opinions qui existent au sein de l'industrie, dans le but de maximiser le rendement des ports.

Administration du parc des wagons: Le travail comprend l'administration des ententes d'exploitation des wagons céréaliers et les négociations avec les compagnies ferroviaires concernant l'utilisation et les conditions d'exploitation des wagons-trémies qui appartiennent au gouvernement fédéral. Depuis la création du parc fédéral en 1972, 208 wagons ont été détruits sur les 13 192 qui ont été achetés au nom du gouvernement fédéral. Le taux de perte touchant le parc fédéral est comparable à celui subi par les compagnies ferroviaires.

Il faut aussi noter que, en 1990, l'Office a commandé la réparation de six wagons, qui auraient été autrement détruits, et a réglé les coûts supplémentaires à même le compte de rachat. Ces wagons sont aujourd'hui considérés dans un état presque neuf, pour une fraction du coût de leur remplacement.

Ententes d'usage alternatif: L'Office a élaboré des ententes d'usage alternatif à long terme pour le parc gouvernemental de 12 984 wagons. Afin de réduire les

opérations d'aiguillage et d'améliorer l'efficacité du réseau, tout particulièrement lorsque le parc est en état excédentaire, l'Office examine toutes les possibilités d'usage alternatif dans les cas suivants:

- mouvements des grains par rail directement vers l'Est;
- programme d'hiver de transport par rail des grains d'exportation;
- mouvements des grains vers les États-Unis;
- mouvements de la potasse à l'intérieur du Canada.

Les recettes provenant des ententes d'usage alternatif sont remises au gouvernement fédéral par l'intermédiaire du Trésor. Au cours de la campagne agricole 1989-1990, ces recettes se sont élevées à 1 045 215 $ au total.

2. Planification

La division de la planification est responsable de la réalisation des objectifs de résultat qui ont été fixés dans la LTGO. Elle élabore les prévisions à long et à court terme relatives aux mouvements du grain et à la capacité du réseau, elle évalue et encourage les mesures nécessaires pour améliorer l'efficacité du système dans le but de maximiser les mouvements et minimiser les coûts. Le groupe des systèmes d'information, de concert avec la division de la planification, est responsable d'appuyer les activités et les programmes internes et externes de l'OTG.

Objectifs de résultat à atteindre: Des études ont été entreprises lorsque les montants cibles n'ont pas été atteints au cours du deuxième trimestre (côte Ouest et Thunder Bay) et au cours du troisième trimestre (côte Ouest) en 1989-1990. Ces études sont entreprises lorsque le mouvement réel tombe au-dessous de 95 % du montant cible. Selon les participants eux-mêmes, un des facteurs qui nuisent au rendement, c'est la marche à suivre utilisée pour établir des montants cibles. L'OTG travaille de concert avec les membres du sous-comité des objectifs de résultat du CSTG en vue d'élaborer des méthodes qui permettront de s'assurer que les montants cibles continuent de se baser sur les ventes, et aussi d'offrir aux participants du réseau un plan opérationnel et des objectifs de résultat réalistes.

Prévisions quantitatives: L'OTG est tenu, en vertu de l'article 18 de la LTGO, de présenter avant le 28 février de chaque année des prévisions quantitatives concernant les mouvements de tous les grains prévus par la Loi. À cause des changements qui affectent les prévisions et la demande de grain au niveau mondial, il serait opportun d'examiner la méthode actuelle d'établissement des prévisions des mouvements fondée sur la production et sur une tendance échelonnée sur 20 ans.

Mesures d'efficacité: Depuis sa création en 1979, l'OTG a travaillé continuellement à l'identification et à la mise en oeuvre de mesures visant à améliorer l'efficacité du réseau de manutention et de transport du grain, par exemple le programme des services alternatifs. Des données seront incluses, le cas échéant, au processus d'Examen global de la politique agro-alimentaire, dans la mesure où il se rapporte aux questions de transport dans le cadre de la LTGO et à l'élaboration de systèmes encore plus efficaces. On s'attend à ce que le travail de vérification constante

des résultats découlant des consultations publiques et la présentation des conseils selon les besoins, nécessitent une participation importante du personnel du groupe de la planification.

Examen global de la politique agro-alimentaire: L'OTG a participé à l'étude des politiques de transport, particulièrement dans le domaine des mesures d'efficacité. Suite à la publication du rapport, du Comité des transports qui a examiné la LTGO, en juillet 1990, on a décidé d'accorder l'aide supplémentaire nécessaire à l'avancement des travaux.

Étude sur la capacité des ports de la côte Ouest: L'OTG est en train de réaliser une étude sur la capacité actuelle des ports de la côte Ouest et d'essayer de déterminer si ceux-ci ont atteint leur capacité maximum. L'étude portera aussi sur la capacité des silos portuaires par rapport aux conditions opérationnelles, y compris les facteurs concernant les rapports entre les wagons et les navires qui pourraient influer sur le rendement des ports.

Étude des lignes courtes: L'OTG a rendu public une étude portant sur les lignes courtes préparée par un expert-conseil. Ce dernier a étudié les aspects économiques des lignes courtes aux États-Unis et au Canada. Les résultats ont déterminés que l'utilisation de ce type d'exploitation n'est pas le moyen le plus économique de transporter le grain au Canada. On tiendra compte des résultats du rapport au moment d'élaborer la politique du gouvernement fédéral en matière de lignes courtes.

Étude sur la durée du cycle des wagons: L'OTG s'occupera du suivi de l'ancienne étude portant sur la durée du cycle des wagons et continuera de surveiller les durées de cycle en utilisant comme source le dossier des données des bordereaux d'expédition de l'ONT. Ces dossiers sont remis par les compagnies ferroviaires à l'ONT aux fins de facturation dans le cadre de la LTGO.

Mise à jour de l'étude concernant les wagons couverts: La mise à jour de l'étude entreprise par l'OTG en 1987 au sujet de la capacité du parc de wagons couverts a révélé que le taux de pertes était plus élevé que prévu à l'origine. À vrai dire, le parc des wagons couverts a diminué à un rythme de 25 p. 100 plus élevé que celui qu'on avait prévu. Toutefois, la demande de wagons couverts a elle aussi diminué, ce qui s'est traduit par un nombre de wagons couverts supérieur à celui nécessaire pour répondre aux besoins du marché canadien.

Systèmes d'information: La direction de l'informatique a continué de perfectionner et de promouvoir l'accès à la base de données opérationnelles internes de l'Office en se portant acquéreur de logiciels de base de données et en préparant des rapports personnalisés. Elle s'occupe de toutes les données administratives nécessaires pour mettre en oeuvre et maintenir les programmes de services alternatifs. On installera bientôt un réseau local (LAN).

3. Projets spéciaux

Cette direction est responsable de l'élaboration et de l'administration de projets

spéciaux (y compris le Fonds de réserve d'amélioration du réseau) de la préparation des politiques et des programmes de communication, ainsi que des services de secrétariat ministériel.

Communications: Le programme de communications actuel continuera de renseigner les producteurs sur les effets qu'ont les embranchements à exploitation coûteuse sur leur part du tarif de marchandises et de leur offrir certaines possibilités quant aux autres moyens de transport disponibles. La division préparera aussi une campagne de publicité en vue de rendre les producteurs plus conscients des coûts comparatifs de manutention et de transport du grain au Canada et aux États-Unis, ainsi que du rythme de la rationalisation dans chacun de ces deux réseaux.

Réserve d'amélioration du réseau (RAR): La RAR a été créée en vue d'offrir des moyens de transport moins coûteux aux producteurs dont les voies d'embranchement ont été fermées à cause de leur coût d'exploitation élevé. La réduction du coût du transport du grain au moyen de la rationalisation des embranchements a un impact direct sur le tarif de marchandises payé par le producteur. L'OTG lancera de nouveaux projets et continuera d'administrer les projets existants. Ces projets se traduiront, pour le réseau de transport du grain, par une économie nette de 7 650 000 $ par an.

Tableau 5: Économie attribuable aux programmes de services alternatifs, pour le réseau

1990-1991	
• Shamrock	$290 000
• Dunelm	$400 000
• Athabasca	$900 000
• Carlton	$230 000
• Lintlaw	$400 000
• Acadia Valley	$800 000
1989-1990	
• Corning	$465 000
• Shamrock East	$800 000
• Neudorf	$790 000
• Cando	$225 000
1988-1989	
• Ste. Rose du Lac	$250 000
• Furness	$700 000
• Inwood et Winnipeg Beach	$1 400 000
Total:	$7 650 000

4. Secrétariat du Comité supérieur du transport du grain

L'OTG assure les services de secrétariat du Comité supérieur du transport du grain, y compris la coordination des ordres du jour, la prestation de documents d'information, et la production et la distribution des procès-verbaux des réunions du CSTG.

Les membres du personnel de la division de la planification de l'OTG siègent aussi à divers sous-comités du CSTG, tels que les sous-comités techniques; ils agissent aussi comme experts-conseils auprès des comités. Les membres du personnel de l'OTG sont souvent chargés de rédiger et de remettre des rapports et des exposés au CSTG.

L'OTG a participé aux activités des comités suivants en 1990-1991:

- le comité exécutif;
- le sous-comité du Fonds de réserve pour l'amélioration du réseau;
- le sous-comité technique des coûts de transport ferroviaire;
- le sous-comité des mesures d'efficacité;
- le sous-comité des objectifs de résultat;
- le sous-comité spécial chargé d'étudier les conséquences des subventions sur le camionnage.

Le personnel de l'OTG rédige, produit et distribue, en vertu de la LTGO, quatre rapports publics ainsi que divers documents d'information publique, à la demande du CSTG.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers, par article

Tableau 6: Détail des besoins financiers, par article

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990
Personnel			
Traitement et salaires	**1 581**	1 666	1 418
Autres coûts afférents au personnel	**15**	8	---
Contributions au Régime d'avantages sociaux des employés	**245**	240	224
	1 841	1 914	1 642
Biens et services			
Transport et communications	**435**	319	332
Information	**210**	59	127
Services professionnel et spéciaux	**337**	304	270
Location	**100**	37	49
Frais de réparation et d'entretien	**75**	60	44
Services publics, fournitures et approvisionnement	**90**	74	54
Autres subventions et versements	**1**	---	---
	1 248	853	876 (1)
Total des dépenses de fonctionnement	**3 089**	2 767	2 518
Immobilisations	**100**	176	79
Paiements de transfert	**3 476**	2 932	1 501
	6 665	5 875	4 098

(1) Prévisions pour 1990-1991: Les transactions internes de dépenses du gouvernement comprennent les dépenses de fonctionnement: 178,0 $.

Prévisions pour 1991-1992: Prévisions des transactions de dépenses internes du gouvernement: 224,0 $.

2. Besoins en personnel

Les dépenses de l'OTG afférentes au personnel représentent 55 p. 100 du total des dépenses de fonctionnement du Programme. Le tableau 7 ci-dessous montre les besoins en personnel.

Tableau 7: Détail des besoins en personnel

	Années-personnes contrôlées par le Conseil du Trésor				
	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1991-1992	Réel 1991-1992	Échelle des traitements actuelle	Prévision pour le traitement moyen 1991-1992
Gestion	5	5	5	59 000 - 132 700	79 517
Scientifique et professionnelle					
Économie, sociologie and statistiques	3	3	3	20 000 - 79 367	72 790
Administration et service extérieur					
Services administratifs	1	1	1	17 470 - 72 817	---
Administration des systèmes informatiques	3	3	3	22 310 - 73 032	38 613
Administration financière	1	1	1	15 516 - 69 789	---
Administration du Programme	7	7	7	17 470 - 72 817	54 394
Soutien administratif					
Traitement des données	1	1	1	17 165 - 47 383	---
Commis	6	6	6	16 504 - 40 509	27 129
Secrétariat	3	3	3	16 356 - 40 768	30 410
	29	29	29		

	Autres Années-personnes				
	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1991-1992	Réel 1991-1992	Échelle des traitements actuelle	Prévision pour le traitement moyen 1991-1992
Niveaux supérieurs	1	1	1	44 300 - 165 600	---
	1	1	1		

* L'expression "année-personne" désigne l'emploi d'une personne pendant une année complète où l'équivalent (par exemple, l'emploi de trois personnes pendant quatre mois chacune). Une année-personne peut viser les employés rémunérés au tarif des heures normales (au Canada ou à l'étranger), permanents ou non, à temps plein ou partiel, saisonniers, nommés pour une période déterminée ou occasionnels, ainsi que d'autres types d'employés.

Les années-personnes contrôlées sont assujetties au contrôle du Conseil du Trésor. À quelques exceptions près, le Conseil du Trésor contrôle directement le nombre d'années-personnes des ministères et des organismes énumérés à l'annexe I des parties I et II de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique. Le Conseil du Trésor ne contrôle pas les années concernant le personnel des ministères nommé en vertu de l'article 39 de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique et toutes les nominations faites en vertu d'un décret du conseil; les années-personnes sont identifiées comme années-personnes "autorisées" dans la partie II du budget des dépenses.

Les "autres années-personnes" ne sont pas assujetties au contrôle du Conseil du Trésor mais sont indiquées dans la partie III du budget des dépenses (comparativement aux années précédentes) à l'appui des besoins de dépenses en personnel énoncés dans le budget des dépenses.

Nota: Les colonnes concernant les années-personnes montrent la répartition prévue des années-personnes du Programme, contrôlées ou non, par groupe professionnel. La colonne concernant l'échelle de traitements actuelle indique les échelles salariales, par groupe professionnel, en vigueur le 1er octobre 1990. La colonne des salaires moyens indique les coûts salariaux estimatifs de base, y compris les allocations relatives aux conventions collectives, aux augmentations d'échelon annuelles, aux promotions et à la rémunération au mérite, divisées par le nombre d'années-personnes du groupe en question. Les modifications apportées à la répartition des éléments utilisés pour le calcul peuvent influer sur la comparaison des moyennes entre les années.

3. Paiements de transfert

Tableau 8: Détail des contributions

(en dollars)	**Budget des dépenses 1991-1992**	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990
Contributions			
Contributions aux termes du Fonds de réserve pour l'amélioration du réseau	**3 476 000**	2 932 000	1 500 800
	3 476 000	2 932 000	1 500 800

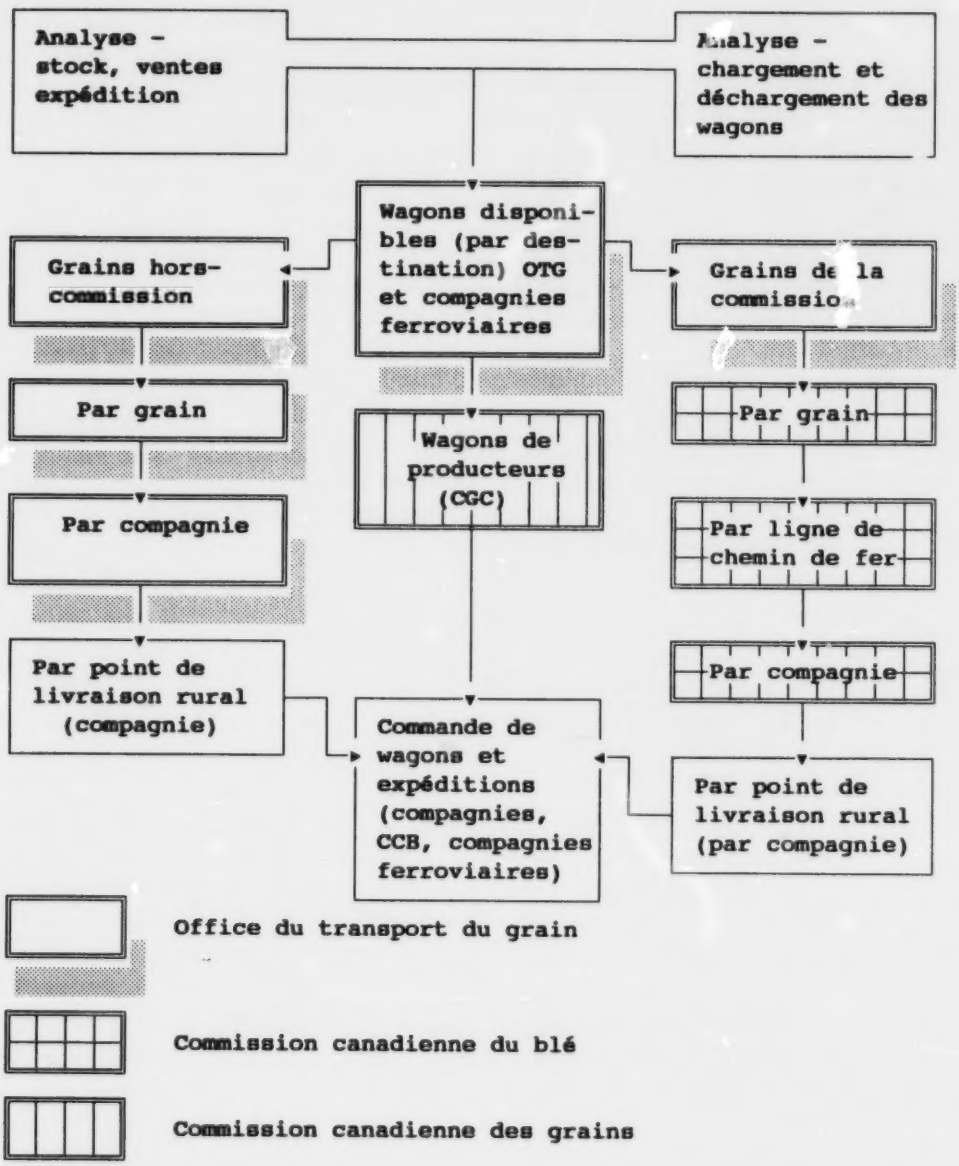
4. Coût net du Programme

Tableau 9: Coût net du Programme pour 1990-1991

(en milliers de dollars)	Budget principal 1991-1992	Plus* autres coûts	Coût total estimatif 1991-1992	Coût total estimatif 1990-1991
Administrateur de l'Office du transport du grain	6,665	194	6,859	6,042

* Services fournis gratuitement par le Conseil du Trésor pour la quote-part de l'employeur en matière de primes d'assurance et autres avantages sociaux des employés, par le ministère des Approvisionnements et Services pour la production des chèques et par Travaux public Canada pour les locaux.

Tableau 10: Processus d'affectation hebdomadaire



Le diagramme ci-dessus décrit le déroulement du processus d'affectation des wagons. Il faut noter que le rôle de l'OTG se limite à la négociation initiale concernant le parc général des wagons sur une base mensuelle, la division du parc entre la Commission canadienne du blé et les besoins des négociants en grain privés et l'affectation des wagons hors-commission, par produit et par compagnie.

C. Composition du Comité supérieur du transport du grain

Membres titulaires:

- Commission canadienne du blé;
- Commission canadienne des grains;
- Office du transport du grain;
- Alberta Wheat Pool;
- Manitoba Pool Elevators;
- Saskatchewan Wheat Pool;
- Union des producteurs de grains Limitée;
- Pioneer Grain;
- Cargill Grain;
- Titulaires de licences d'exploitation d'installations primaires;
- Compagnies des chemins de fer nationaux du Canada;
- Canadien Pacifique Limitée;
- Transporteurs de grain opérant sur les Grands Lacs;
- Titulaires de licences d'exploitation d'installations de transformation;
- Association canadienne du camionnage;
- Office canadien des provendes (statut en instance);
- Syndicats;
- Producteurs de cultures spéciales;
- Utilisateurs de grains de provende;
- Producteurs de l'Alberta (2);
- Producteurs du Manitoba (2);
- Producteurs de la Saskatchewan (4);
- Producteurs de la région de la Rivière de la Paix (1).

Loi sur le transport du grain de l'Ouest - grains visés par la Loi

Grains, plantes et produits

- aliments ou céréales pour le petit déjeuner (non cuits), fabriqués uniquement à partir des produits mentionnés à la présente annexe - en sacs, en barils ou en caisses
- aliments pour les bestiaux ou la volaille (non médicamentés ou condimentaires) dont la teneur en ingrédients autres que les produits figurant à la présente annexe ne dépasse pas trente-cinq pour cent -- en sacs, en barils ou en vrac
- avoine
- avoine aplatie
- avoine broyée
- blé
- blé aplati
- colza ou colza canola
- criblures ou criblures granulées (ne s'applique qu'aux criblures de produits mentionnés à la présente annexe)
- dérivés de la fève (à l'exclusion de soja) (farine, protéines, isolats, fibres)
- enveloppes d'avoine
- farine d'avoine
- farine de blé
- farine de colza ou de colza canola
- farine de lin
- farine de maïs
- farine de seigle
- farine de tourteau de colza ou de colza canola
- farine de tourteau de lin
- farine de tourteau de tournesol
- farine d'orge
- farine faite de grains ou de malt seulement -- en sacs ou en barils
- farine, granulé ou cubes de luzerne déshydratés
- fèves (à l'exclusion du soja), marais, les fèves cassées et les criblures
- germes de blé
- germes d'orge
- grain de provende -- en sacs
- graines de moutarde
- graines de tournesol
- gruaux d'avoine
- grues blancs
- huile de colza ou de colza canola
- huile de lin
- huile de tournesol
- issues de mouture
- lentilles, y compris les lentilles cassées et les criblures
- maïs (à l'exclusion du maïs soufflé)
- maïs concassé
- malt (fait de grain seulement)
- menues pailles
- millet
- orge
- orge broyée
- orge mondée
- orge perlée
- pois, y compris les pois cassés et les criblures
- sarrasin
- seigle
- semences en sacs
- son
- tourteau de colza ou de colza canola
- tourteau de lin
- tourteau de tournesol
- triticale

Index par sujet

A

Affectation des wagons 11, 12, 13-15, 16, 25
Affectation des wagons de seigle et de lin 7, 15, 16
Automatisation 15, 18

C

Comité supérieur du transport du grain (CSTG) 6, 10-12, 17, 20, 26
Commission canadienne du blé (CCB) 10, 25, 26
Communications 6, 12, 19, 21
Coordination portuaire 11, 13, 16

E

Entente de déchargement 6, 15
Ententes d'usage alternatif 7, 16-17
Étude sur la capacité des ports de l'Ouest 7, 18
Étude des lignes courtes 7, 18
Étude sur les services alternatifs 6
Étude sur les wagons couverts 18
Examen global de la politique agro-alimentaire 6, 13, 17, 18

L

Loi sur les grains du Canada 11
Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO) 10, 12, 13, 17, 18, 20, 27

M

Mesures d'efficacité 6, 12, 13, 17, 20
Méthode de paiement 13

O

Objectifs de résultat 12, 13, 17, 20
Office national des transports (ONT) 10, 18

P

Parc de wagons 6, 11, 12, 16, 18
Prévisions des volumes 17
Profil des embranchements 7

R

Rapport sur la capacité des wagons 6, 18
Réserve pour l'amélioration du réseau (RAR) 6, 9, 12, 19

V

Vérifications du canola 16